

流入車対策による削減効果及び費用について

1. 流入車対策の概要

流入車対策について、下記のA案からF案について、それぞれの対策に係る削減効果及び費用を試算した。

- (A案) 対策地域内の非適合車の走行禁止を法律により規定する。
- (B案) 対策地域を指定する制度を改め、車種規制等を全国に適用する制度とする。
- (C案) 対策地域の外側に「準対策地域」(仮称)を設定し、準対策地域に使用の本拠を有する特定自動車については、原則として車種規制等を適用(対策地域に流入しない車両はステッカー等を用いて特定する手法を確立した上で適用除外)する。
- (D案) 対策地域外において一定車両数以上の特定自動車を使用する事業者
に排出抑制のための措置に関する計画の提出を求める等、流入車による
排出の抑制を行う(事業者別総量規制)。
- (E案) 対策地域内において一定量以上の貨物量を発生させる荷主や一定量
以上の貨物を受け取る荷主に排出抑制のための措置に関する計画の提出
を求める等、流入車による排出の抑制を行う。
- (F案) 対策地域内において一定量以上の自動車が集まる施設(卸売市場
トラックターミナル等)の設置・管理者に排出抑制のための措置に関
する計画の提出を求める等、流入車による排出の抑制を行う。

2. 流入車対策による削減効果及び費用の試算方法

(1) 削減効果の試算方法

A案からF案の流入車対策による規制地域内の排出量の平成22年度時点の削減効果の試算方法は次のとおりである。

なお、A案からC案の試算に当たっては、強制代替となるため、平成20年10月から規制を開始するものとし、NOx・PM法と同様の猶予期間を設けた。

また、D案からF案の試算に当たっては、計画提出を求める等、流入車による排出の抑制を行うことにより、対策地域内に流入する貨物自動車には適合車が用いられることとなると仮定し、圏域毎に、「平成22年度の単純将来における流入貨物車のNOx排出係数」に対する「平成22年度の単純将来において流入貨物車は全て適合車が用いられた場合のNOx排出係数」の比を算出し、その平均値が93%であることから、NOxについて約7%の削減が行われるとして試算した。

【A案：対策地域内の非適合車の走行禁止を法律により規定する。】

対策地域外の地域に使用の本拠を有する非適合車について、当該地域における対策地域内への交通量割合を勘案し、非適合車のうち対策地域内に流入する非適合車が適合車に代替されるものとした。

【B案：対策地域を指定する制度を改め、車種規制等を全国に適用する。】

非適合車が車種規制により適合車に代替されるものとした。

【C案：対策地域の外側に「準対策地域」（仮称）を設定し、準対策地域に使用の本拠を有する特定自動車については、原則として車種規制等を適用。】

準対策地域に使用の本拠を有する非適合車について、準対策地域における対策地域内への交通量割合を勘案し、非適合車のうち対策地域内に流入する非適合車が適合車に代替されるものとした。

準対策地域の設定については、使用の本拠と保管場所の関係を考慮し、対策地域境から10km圏域と市区町村境が交差する市区町村を準対策地域とした。なお、首都圏については、東京23区・横浜市・川崎市の市区境から20km圏域と対策地域境から10km圏域の双方を考慮した。

【D案：対策地域外において一定車両数以上の特定自動車を使用する事業者には排出抑制のための計画提出を求める等、流入車による排出の抑制を行う。】

準対策地域において30台以上の特定自動車を使用する事業者には計画提出を求めることとし、準対策地域において各自動車運送事業者が保有する車両数等を踏まえ、流入車総排出量に対する対象事業者に係る排出量の割合を勘案し、試算。

【 E 案：対策地域内において一定量以上の貨物を発生させる荷主や受け取る荷主に排出抑制のための計画提出を求める等、流入車による排出の抑制を行う。】

対策地域内において貨物取扱量が年間 25 万トン以上の事業所について計画提出を求めることとし、当該事業所に係る貨物量の割合を踏まえ、流入車総排出量に対する対象事業者に係る排出量の割合を勘案し、試算。

【 F 案：対策地域内において一定量以上の自動車が集中する施設の設置・管理者に排出抑制のための計画提出を求める等、流入車による排出の抑制を行う。】

対象地域内の卸売市場、トラックターミナルの設置・管理者に計画提出を求めることとし、当該施設における取扱貨物量を踏まえ、流入車総排出量に対する対象事業者に係る排出量の割合を勘案し、試算。

なお、削減効果の試算に当たっては、適合車への代替や計画提出を求めることとなる事業者について、一定の仮定の下、設定し、削減効果を試算したものであることに留意する必要がある。

(2) 費用の試算方法

流入車対策に係る費用として、A 案から C 案については車種規制等の対象となる自動車の使用者が負担する費用を、D 案から F 案については計画策定の対象となる荷主等が負担する計画策定費用を試算した。

車種規制等による費用については、まだ使用可能である自動車の使用を車種規制の猶予期間が到来するために停止し、規制に適合した新車を購入する時期が早まることにより生ずる費用を試算した。

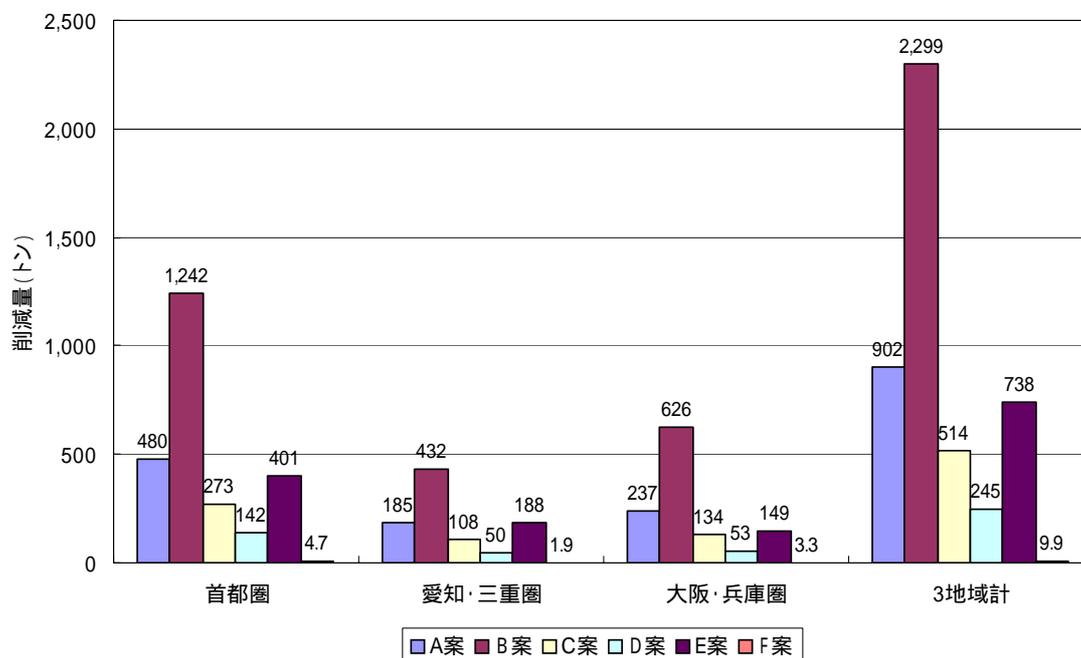
なお、規制がもたらす費用については、規制の遵守を第一義的に行う主体の費用、規制の実施主体である行政にとっての費用（規制を遵守させるために要する追加的な行政費用）、当該規制が間接的にもたらす費用等様々な費用があるが、本試算においては、規制の遵守を第一義的に行う主体の費用のみを試算したものであることに留意する必要がある。

また、規制の遵守を第一義的に行う主体の費用については、車種代替や計画策定による費用のほか、廃車に伴う費用、規制の遵守を維持していくための費用等様々な費用があるが、本試算においては、自動車 NOx・PM 法に基づく規制の遵守に当たって、直接的に係る費用のみを試算したものであることに留意する必要がある。

3. 流入車対策による削減効果

流入車対策によるNOx削減量は次のとおりである。

図1 シナリオ別の排出削減量 (NOx)



4. 流入車対策に係る費用

流入車対策による費用の試算結果は次のとおりである。

図2 シナリオ別に発生する費用 (単位: 百万円)

